

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFFAHRTS-KONGRESSE

XII^{ter} Internationaler Schiffahrtskongress

PHILADELPHIA 1912

II. ABTEILUNG : SEESCHIFFFAHRT
4. MITTEILUNG

Sicherung der Seeschiffahrt. Leuchtbojen.

BERICHT

VON

J. von SCHOKALSKY

Generalmajor der Kaiserlich Russischen Marine, Ordentlicher Professor an der Marineakademie Nicolas, Leiter des hydro-meteorologischen Amtes bei der Generalverwaltung der Hydrographie, Präsident der Abteilung für Physik. Geographie und Leiter der Nivellementssammlung im Ministerium für Verkehrswege, Ehrenmitglied und korresp. Mitglied mehrerer geograph. Gesellschaften, St. Petersburg.



Geschäftsführender Ausschuss — General-Sekretariat
38, Rue de Louvain, 38
Brüssel

532/2

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300992



III 78916



Sicherheit der Seeschifffahrt.

11-352330

BERICHT

VON

J. von SCHOKALSKY

Generalmajor der Kaiserlich Russischen Marine.

In meinem ersten Berichte über die allgemeinen Bedingungen für die Sicherheit der Seeschifffahrt, den ich dem St. Petersburger Schiffahrtskongress im Jahre 1908 vorgelegt habe, hatte ich Gelegenheit, die Aufmerksamkeit der Mitglieder der Abteilung für Seeschifffahrt auf die verschiedenen und mannigfaltigen Verhältnisse zu lenken, von denen die Sicherheit der Seeschifffahrt abhängt. Ich werde mir erlauben, sie den Kongressmitgliedern in Erinnerung zu bringen.

1. Hydrographie der Wasserverhältnisse an den Küsten;
2. Kartographie der Küstengegend, sowohl auf dem Meere wie am Lande;
3. Studium der Witterungsverhältnisse der Küstengegend;
4. Betonung und Beleuchtung der Küsten, Nebelsignale;
5. Herausgabe nautischer Vorschriften;
6. Lotsendienst;
7. Seerettungswesen;
8. Ausrüstung der Häfen mit Werkzeugen, um in Not befindlichen Schiffen Hilfe zu bringen;
9. Unterseeische Arbeiten im Fall von Havarien.

Von allen diesen Fragen möchte ich hier die Frage der Betonung der russischen Küsten behandeln.

Die Internationale Seekonferenz in Washington im Jahre 1908 hat sich nach eingehender Besprechung der Betonungsfrage dafür ausgesprochen, die Küsten folgender Länder: Dänemark, Nor

3A-3-224/2018
Akc. Nr. 1602/52

wegen, Russland und Schweden, hinsichtlich der Betonung besonders zu behandeln, weil die Küstengegenden dieser Länder an der Ostsee wie um die Skandinavische Halbinsel herum einen ganz eigenen Charakter haben; sie zeichnen sich durch eine Menge von räumlich sehr kleinen Untiefen aus, die oft sehr nahe bei einander bezeichnet werden, wenigstens in den vier Hauptrichtungen des liegen. Infolgedessen müssen diese Untiefen von allen Seiten Horizonts, N., O., W. und S.

Die Konferenz von Washington empfahl, als sie dies beschloss, diesen Völkern, sich in dieser Frage zu verständigen, um zu einem einheitlichen Betonungssystem für ihre Küsten zu kommen; gleichzeitig schlug sie folgende Färbung für die zur Kennzeichnung einer Untiefe bestimmten vier Bojen vor:

- im Norden : Schwarz oder Weiss;
- im Süden : Rot;
- im Osten : halb Rot und halb Weiss;
- im Westen : halb Schwarz und halb Weiss.

Was die Gefahrstellen betrifft, die von allen Seiten umfahren werden können, so könnten sie durch rot oder schwarz gefärbte Bojen bezeichnet werden, die mit weissen horizontalen Strichen versehen sind.

Um den Beschlüssen der Washingtoner Konferenz nachzukommen, gab Russland den beteiligten Ländern seine Vorschläge bekannt, indem es anregte, die Betonungssysteme der nördlichen Meere zu vereinheitlichen; aber diese Länder antworteten ablehnend, weil sie wenigstens noch einige Zeit ihr System beibehalten wollten.

Nun arbeitete Russland im Jahre 1894 zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Brauchbarkeit der Bojen für Schifffahrt längs seiner Küsten ein neues System der Betonung aller seiner Meeresküsten aus, die jetzt nach diesem einheitlichen System bezeichnet sind, ausgenommen die Küsten des Schwarzen und des Asoff'schen Meeres, wo man wegen der besonderen Verhältnisse die alte Betonungsweise beibehielt.

Die Einzelheiten des jetzigen in Russland üblichen Betonungssystems sind folgende:

1. Um eine Gefahrstelle von Norden zu betonen, verwendet man eine Bake mit einem nach unten gekehrten schwarzen Toppzeichen, dessen Stiel weiss gefärbt ist;

2. Um die Untiefen auf der Südseite zu begrenzen, benutzt man eine rote Bake mit einem roten Toppzeichen und nach oben gekehrter Flagge;

3. Um die Untiefen auf der Ostseite zu bezeichnen, bedient man sich einer Bake, die oben weiss und unten rot ist, und zwei Toppzeichen trägt, deren Flaggen nach oben und unten gerichtet sind;

4. Um die Gefahrstellen auf der Westseite zu betonen, verwendet man eine oben schwarze und unten weisse Bake, mit zwei Toppzeichen, deren Flaggen gegen einander gewendet sind;

5. Um die Gefahrstellen zu bezeichnen, die umfahren werden können, verwendet man: im Meer eine Bake in Form eines Kreuzes, das horizontal rot und weiss gefärbt ist, mit einer schwarzen Kugel über dem Kreuz.

In den Schären verwendet man dieselbe Bake, aber ohne Kugel.

Bemerkung. — In manchen Fällen bringt man, um die Sichtbarkeit der Baken zu erhöhen, oder ihre Unterscheidung zu erleichtern, falls mehrere vorhanden sind, über den Toppzeichen gefärbte Kugeln an; bei den Baken für Ost und West von derselben Farbe wie die Stangen der Baken und bei den Nord- und Südbaken von derselben Farbe wie die Toppzeichen.

Wenn es zweckmässig erscheint, die Baken durch Bojen zu ersetzen, so hat jede von ihnen oben eine kleine Bake von derselben Form und Farbe wie die oben angegebenen Baken.

Das beschriebene Bezeichnungssystem hat nur eine Ausnahme für das Schwarze und das Asoff'sche Meer, wo es für nötig gehalten wurde; das alte auf der Farbe und nicht auf der Form der Baken beruhende System beizubehalten.

Die Grundsätze für die Bezeichnung sind folgende:

1. Man nennt „rechte Seite“ einer Fahrstrasse oder Durchfahrt diejenige an der rechten Seite eines zum Meere fahrenden Schiffes; und demnach „linke Seite“ die andere Seite der Fahrstrasse.

2. Die Baken der rechten Seite sind immer rot mit rotem Licht und tragen einen Kegel mit nach unten gekehrter Spitze; aber die Bake selbst kann jede beliebige Form haben.

3. Die Baken der linken Seite sind immer schwarz mit weissem Licht und einem Kegel, dessen Spitze nach oben gerichtet ist, ohne Beziehung zu der Form der Bake selbst.

4. Die kleinen Gefahrstellen inmitten einer Fahrstrasse sind bezeichnet mit Baken, die abwechselnd schwarz und weiss sind und eine Kugel tragen; aber die Bake selbst kann jede beliebige Form haben.

5. Wenn eine Gefahrstelle von mehreren gleichartigen Baken gekennzeichnet ist, so versieht man zur Unterscheidung die Hälfte mit weissen Strichen.

6. Um die Wendung einer Fahrstrasse zu bezeichnen, verwendet man statt einer einfachen Bake eine Boje; sind alle Zeichen Bojen, so legt man eine Boje anderer Form aus oder fügt eine gewöhnliche Bake zu. Für fünf Sonderfälle, von denen drei auf die Enge von Kertsch und zwei auf das Asoff'sche Meer fallen, besteht eine besondere Kennzeichnung.

Für das weisse Meer und die Küsten des Eismeerdes des Europäischen Russlands bleibt das Bezeichnungssystem dasselbe, mit einer Ausnahme; einige Gefahrstellen sind durch einfache Bojen oder Glockenbojen bezeichnet.

Die gleiche Ausnahme besteht für die Küsten des Stillen Ozeans, wo man in solchen Fällen Leuchtbojen verwendet; die Wracks sind durch schwarze Baken mit einer Kugel oben gekennzeichnet.

Wie oben gesagt ist, wurde diese Vereinheitlichung der Küstenbezeichnung für das Russische Reich im Jahre 1896 eingeführt, und seitdem wirkt das System sehr gut und gibt dem Schiffer eine völlige Sicherheit, dank der Einfachheit und Gleichmässigkeit der Betonung.

Die Ostsee, die die Küsten von vier Ländern bespült, besitzt somit ebensoviele Betonungssysteme. Wir können hier diese Systeme nicht eingehend beschreiben; man findet sie übrigens auf den ersten Seiten der „Nautischen Anweisungen“ angegeben.

Unsere Absicht ist, die Aufmerksamkeit des Kongresses auf den Uebelstand zu lenken, dass vier verschiedene Systeme auf einem so kleinen Raum vorkommen, wo der Schiffer oft Gelegenheit hat, an einem einzigen Tage die zu zwei verschiedenen Ländern gehörenden Gewässer zu durchfahren.

Die Bezeichnungssysteme für die Ostsee lassen oft eine sehr grosse Mannigfaltigkeit von Baken und Bojen zu, manchmal mehr als dreissig Arten. Sicher entspringt diese Menge von Baken und Bojen dem Wunsche, den Schiffern die Steuerung ihres Schiffes zu erleichtern.

Nun! Ohne Einzelheiten der verschiedenen gebräuchlichen Systeme besprechen zu wollen, sind wir sicher, dass die Mehrheit des Kongresses unserer Ansicht sein wird, dass möglichste Einfachheit des Betonungssystems immer die Sicherheit der Schifffahrt fördern wird; und das ist das höchste Ziel, das wir zu erreichen streben.

JULIUS VON SCHOKALSKY.

Generalmajor der Kaiserlich Russischen Marine,
Ordentlicher Professor an der Marine-Akademie

Nicolas,

Leiter des hydro-meteorologischen Amtes bei der
Generalverwaltung der Hydrographie,
Präsident der Abteilung für physik.Geographie
der Kaiserlich Russischen Gesellschaft für
Geographie und Leiter der Nivellementssammlung
im Ministerium für Verkehrswege,
Ehrenmitglied und korresp. Mitglied mehrerer
geograph. Gesellschaften.



Uebersetzer: Hugo Müller.

...und ohne Rücksicht auf veränderten Gesundheitszustand
Systeme beibehalten zu wollen, sind wir sicher, dass die Mehrheit
des Kongresses unserer Ansicht sein wird, dass es höchste Zeit
ist, die Petitionen zu prüfen, wenn die Sicherheit der Welt
nicht gefährdet wird, und dass es höchste Zeit, das wir zu einer
Entscheidung kommen.

JULIUS VON SCHOKARSKY

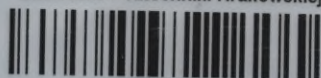
Lehrer an der Kaiserlichen Russischen Marine-
Technischen Hochschule an der Marine-Abteilung
in St. Petersburg.
Lehrer der hydrographischen Anstalt bei der
Generalverwaltung der Hydrographie.
Präsident der Abteilung für physikalische
Geographie der Kaiserlichen Russischen Gesellschaft für
Geographie und Statistische Erdkunde.
Mitglied der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften.
Ehrenmitglied der Kaiserlichen Russischen
Geographischen Gesellschaft.

Übersetzer: Hugo Müller.

5. 61

POLITECHNIKA KRAKOWSKA

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352330

Kdn. 524. 13. IX. 54

BRUSSEL

SOCIÉTÉ ANONYME BELGE D'IMPRIMERIE

5, Rue du Ruisseau, 5

1911

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300992